FRC 1.8510

8510

SUR

LA CONSTRUCTION

Case FRC 11199

ET L'ENTRETIEN

DES ROUTES ET DES CHEMINS,

PAR J.-M. COUPÉ (DE L'OISE),

DU CONSEIL DES CINQ-CENTS.

LES routes sont devenues un objet de la plus grande attention pour les bons gouvernemens : elles ont rapproché et civilisé les peuples, elles ont porté et multiplié l'abondance, elles ont servi la politique.

Les Romains ont autrefois conçu l'idée de tracer des routes directes sur toute la surface de leur vaste empire, d'ouvrir des passages par des lieux jusqu'alors inaccessibles et sauvages, et de faire communiquer les nations entre elles. Ils ont exécuté cette grande entreprise d'une manière digne d'eux. Dans cette partie, comme dans tant d'autres, ils peuvent nous servir de modèles par la grandeur, par la solidité des ouvrages, et bien plus encore par leur simplicité.

Eux-mêmes savoient observer par-tout, et ce qu'ils trouvoient de bon, ils l'imitoient. Ils avoient vu dans

quelques parties de la Gaule des portions de chemins particuliers formées tout simplement de cailloux mis en encaissement, brisés ensuite par les voitures en un massif que les pluies, le temps, le passage même ne font que solidifier de plus en plus ; ils adoptèrent ce procédé, et exécutèrent ainsi les chemins qu'ils firent sur toute l'étendue de la Gaule, qui n'étoit encore elle-même qu'une partie de leur empire. C'étoient leurs voies militaires ; elles alloient moins d'une ville à l'autre que d'un peuple à un peuple.

Il ne s'y est fait aucun entretien depuis, excepté du temps de Brunehaut, et sur quelques-unes seulement ; plusieurs autres sont restées presque sans passage, parce qu'il s'est formé des villes nouvelles, et que d'autres ont disparu. Dans les lieux bas et exposés aux ravins, elles sont emportées ; mais dans les lieux qui sont en plaines, elles sont inébranlables : elles ont formé en plusieurs endroits comme des massifs de poudingues, et sont aussi fermes que la roche même, ce qui leur a fait donner le nom de chemins ferrés. Que seroit-ce si elles avoient été entretenues par l'opération si facile d'y apporter à propos quelques pannerées de cailloux ramassés sur les champs voisins ?

Les Romains faisoient aussi des pavés ; nous en retrouvons encore quelques portions dans notre Gaule belgique, sur des terreins gras et sujets à l'enfoncement : ce sont de grands quartiers de grès disposés comme les roches qui forment les voies des environs de Rome. Ils savoient faire encore des ponts à l'épreuve du temps ; mais ils aimoient mieux ordinairement faire des gués.

Sans doute nos ponts ont beaucoup plus de commodité, et notre manière de faire nos pavés est infiniment plus avantageuse que leurs grandes stratifications ; mais nous devons apprécier toute la bonté et la simplicité de leurs cailloutis.

La construction des routes et des chemins aux environs de Paris, et par-tout où les grands passent, est un ouvrage d'art dispendieux, une maçonnerie en grès. Ces routes sont plus nettes pour les équipages, plus sonnantes, et elles renvoient la roue avec élasticité ; il est

THE NEWBERRY LIBRARY

vrai aussi que le grès est commun, et c'est un très-bon usage que l'on fait de ces roches énormes qui embarrassent la surface de la terre. Cependant on pourroit réserver ces matériaux et cette structure dispendieuse, pour les lieux où elle est le plus nécessaire, comme les approches et l'intérieur des villes, la traversée des villages, les lieux glaiseux ou mouvans, les fonds marécageux, les pentes sujettes aux dégradations; mais pour tous les chemins en plaine, il y auroit bien plus d'économie à les faire en cailloutis, et il est utile aussi de faire usage des galets dont les anciennes alluvions ont couvert plusieurs de nos vallées, et de nettoyer nos champs des cailloux répandus à leur surface.

Le pavé est une construction qui ne subsiste qu'un temps; il faut que l'art soit sans cesse attentif à le remplacer par une reconstruction nouvelle. Le cailloutis, une fois qu'il est posé, se maintient de lui-même pendant des siècles sur son propre massif, et il suffit d'y répandre tout simplement quelques pannerées de cailloux de temps en temps.

Les voyageurs rencontrent de ces belles parties de chemins en cailloutis dans quelques parties de la France, et il est à remarquer que c'est ordinairement dans celles où les chemins ont été faits par économie; ce sont celles où il y a moins à refaire, celles qui sont encore les plus douces; et les équipages même qui aiment les pavés élastiques et retentissans des environs de Paris, se plaisent toujours à passer un instant sur cette partie ferrée et insensible qui va au pont de Saint-Cloud ou à Vitry: ce n'est pas où ils roulent le moins agréablement.

On a quelquefois chargé nos entrepreneurs de routes d'en faire quelques parties en cailloutis; mais ils les ont faites de manière à les rendre rebutantes et impraticables. Au lieu de placer attentivement en bordure et en premier lit les cailloux les plus gros, d'arranger ensuite les plus petits, de les serrer, de les concasser, d'y entremêler un peu de gros sablon pour remplir les interstices; au lieu de bien affermir le tout et d'adoucir la surface avec un peu de sable, et quelquefois de pierre calcaire écrasée, ils laissoient un adjudicataire infidèle

faire grossièrement les encaissemens, y jeter pêle-mêle les cailloux, sans les fixer ni les appuyer entre eux. Dans cet état, le voyageur craint de les aborder : les cailloux sont poussés à côté par la roue, ou s'élèvent devant elle ; ils sont mouvans sous son passage comme les tas de galets au bord de la mer.

Souvent, par une raison que l'on devine aisément, dans les pays mêmes où le caillou est commun, les confecteurs préfèrent une pierre dure, plus aisée à remplir les toisés ; ils en font jeter les quartiers mal brisés, mal arrangés sur l'encaissement. C'est presque les interdire aux voitures ; et quand ces pierres se brisent enfin, au lieu d'y former le massif net et solide du silex, elles y deviennent de la boue (1), et c'est encore à recommencer.

Rien n'est si aisé que la collection des cailloux et la confection de ces chemins ; ce peut être par-tout l'ouvrage des femmes, des enfans, des vieillards, sous la simple direction d'un piqueur intelligent et attentif.

Nos chemins pavés eux-mêmes ne sont point l'objet d'un art qu'il faille acquérir ; il a reçu toute sa perfection entre les mains de ces simples paveurs normands qui l'ont inventé, et qui sont appelés pour les principales routes de l'Europe, plutôt que nos ingénieurs des ponts et chaussées ; nous n'avons besoin que d'une exécution probe et attentive.

Le plus beau pavé et la route la mieux entretenue, au rapport des militaires qui avoient parcouru toute la France, étoit celle de Cambray au Câteau ; elle avoit été faite par un simple maçon, Richard, homme probe et intelligent, qui avoit mérité la confiance des États pour leurs divers travaux. Ses attentions, son travail sur un sol inégal et des terres rapportées, mériteroient d'être connus. Les autres routes de cette petite province étoient parfaitement entretenues par lui : il étoit à tout, et dans

(1) On voit des ouvriers rabattre et combler machinalement les ornières des boulevards de Paris : ils les remplissent de terre ; et tout le sol qui environne Paris est formé de bancs de galets, les meilleurs que l'on puisse desirer pour former des cailloutis d'une consistance inébranlable.

le principe, dans la saison propre, dans la préparation des matériaux, dans les précautions contre les eaux, et sur-tout contre l'effet du dégel sous le pavé (1); il faisoit tout cela en silence, sans ostentation, et toujours avec économie.

Les voyageurs reconnoissoient aisément quand ils quittoient ce territoire pour s'avancer en France; et quand ils arrivoient aux chemins des pays d'intendance ou faits par entreprise, c'étoit là où commençoient les chemins dispendieux et toujours rompus, des chemins éternellement à défaire et à refaire.

Ne nous laissons pas aller à une ostentation coûteuse d'architecture itinéraire : nous avons encore une infinité de chemins à rendre praticables, et nous pouvons le faire plus simplement et aussi bien. Les routes de postes ont été commencées les premières; elles sont loin encore d'être bien finies : mais, après celles-là, il nous faut penser aux traversées d'une route à une autre, aux débouchemens collatéraux qui doivent y arriver, et enfin aussi aux communications particulières entre les communes. Tous ces travaux seront sans fin; car nous ne doutons pas qu'un sage gouvernement ne croye de son devoir de descendre dans ces détails de commodité générale.

Attachons-nous à bien exécuter les cailloutis, et adoptons pour toutes les parties convenables de nos chemins ce mode comme le plus simple et le plus aisé, soit pour les confectionner, soit pour les entretenir, et celui encore que l'on peut exécuter en faveur de tous les lieux : débarrassons la surface de nos champs de tant de cailloux, nos côteaux de pierres meulières, nos vallées des bancs de galets qui les masquent quelquefois, et les dérobent à notre culture. Si nous ne pouvons pas tout

---

(1) La gelée soulève le pavé en glaçant l'humidité qui est par-dessous; quand le dégel fond cette glace, il reste un vuide, et la terre détrempée. La première roue qui passe enfonce ou déverse les grès qui se rencontrent sous sa voie; le pavé se trouve rompu, et il faut le relever.

Le cailloutis n'a pas cet inconvénient, et quand il s'y forme des ornières, il suffit de les remplir de cailloux.

emporter, ni arriver jusqu'à la substance même de la vallée qui se trouve ensevelie sous les galets de la plaine de Grenelle ou de celle des Sablons, par exemple, du moins qu'après nos extractions la houe puisse entrer dans le sable qui restera, que les racines puissent y descendre avec moins d'obstacle et s'y distribuer plus profondément; faisons tout à la fois des chemins solides, sans art et sans frais, et une opération utile encore à l'agriculture.

Il seroit utile de donner, d'inspirer, s'il le faut, ce soin aux municipalités de canton, et de leur confier l'exécution et l'entretien des routes d'après les plans généraux des départemens : elles sont à portée de le faire, elles y ont un intérêt particulier; et la chose étant devenue aussi simple et aussi aisée, on ne peut pas douter que cette partie ne fût enfin bien tenue.

Il conviendroit également que ce fût la municipalité de canton qui fût chargée de faire compléter toutes les plantations de bordures en bonnes espèces d'arbres, et d'obliger tous les propriétaires riverains à les soigner annuellement, à les tenir garnis d'épines, à les sarcler, écheniller ou remplacer.

Tout s'y feroit toujours sous les ordres du département, et l'ingénieur n'auroit qu'à voir si les plans sont exécutés ponctuellement; enfin le commissaire du Directoire exécutif près la municipalité de canton auroit à rendre compte, tous les trois mois, du bon état des routes, ou de la dégradation ou négligence qu'il y observeroit.

Tous les chemins particuliers du canton sont nécessairement aussi sous la surveillance de la municipalité, et ils demandent, aussi bien que les grandes routes, toute son attention. Ils sont presque par-tout mauvais, et dans l'hiver ils sont impraticables. La municipalité n'a pas de fonds à y employer; mais en attendant qu'après l'entier achèvement des grandes routes on puisse aussi descendre aux chemins particuliers, elle peut y apporter ses soins pour l'écoulement des eaux, pour combler les ornières, pour faire placer des décharges de pierrailles dans de mauvais pas; elle peut déterminer chaque commune à donner quelques jours par an au ré-

tablissement de ses rues et de ses principaux passages; elle peut enfin commencer en cailloutis quelques parties de chemins les plus fréquentés : nos successeurs les acheveront. Pourquoi n'entreprendrions-nous pas de rendre faciles et fermes toutes les communications de la France ?

Tous ces chemins particuliers sont restés sans police, sans règle, sans largeur déterminée, et tous les jours ils sont un sujet de plaintes et de querelles; il seroit bon que chaque municipalité présentât au département le tableau des chemins particuliers du canton, et qu'elle arrêtât avec lui la police et la règle qui convient à leur localité; car chaque canton a sa nature et ses variétés de terreins, ses marais, ses hauteurs, ses allées et venues nécessaires à ses usages.

Il faudra aussi planter, et on plante effectivement sur les bordures de ces chemins. Il conviendra de le faire avec règle, mais librement; car il est des passages si étroits que les plantations ne feroient qu'embarrasser. C'est encore à la municipalité à les mettre tous sous une sauve-garde sévère, et à les assurer ainsi que toutes les productions rurales, contre les délits de la négligence ou des malveillans.

RÉSUMÉ.

I. Je propose de compléter les parties de grandes routes non encore achevées, et toutes celles qui sont à faire, en encaissement de cailloux, dans tous les terreins fermes et en plaine.

II. De charger la municipalité de l'entretien et de la confection des grandes routes du canton, d'après les alignemens et devis généraux du département, du soin de faire compléter, bien entretenir et conserver leurs plantations latérales.

III. De la charger aussi immédiatement du soin des chemins particuliers du canton, et de leur police, après qu'elle aura été consultée avec toutes les communes et

autorisée par le département, soit pour les entretenir et les rendre libres et faciles, soit pour en assurer la largeur et les plantations.

IV. D'ordonner que le commissaire du Directoire exécutif portera son inspection sur tout ce qui concerne les grandes routes et les chemins particuliers, et rendra compte tous les trois mois de leur état.

A PARIS, DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Thermidor, an 4.